

גמ"ר 62/05/14 - פרקליטות מחוז צפון- פלילי נגד נועם פינסקי

בית משפט השלום לתעבורה בנצרת

גמ"ר 62-05-14 פרקליטות מחוז צפון- פלילי נ' פינסקי
בפני כבוד השופט אלכס אחר

בעניין: פרקליטות מחוז צפון- פלילי

המאשימה

נגד

נועם פינסקי

הנאשם

הכרעת דין

בפתח הכרעת הדין וכמצוות ס' 182 לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב], התשמ"ב-1982, אני מודיע כי החלטתי לזכות את הנאשם מביצוע העבירות בהן הואשם בכתב האישום וזאת, כפי שיפורט להלן.

1. כתב האישום:

- ביום **11.2.14** בסמוך לשעה **06:40**, נהג הנאשם ברכב פרטי מסוג סקודה מ.ר. 93-615-52 (להלן: "הרכב") מכיוון היציאה מקיבוץ אפיקים לכיוון הצומת המתחבר לכביש מס' 90 (להלן: "הצומת"), כשבכוונתו לפנות בצומת שמאלה, דהיינו לכיוון צפון.

בכיוון נסיעה זה לפני הכניסה לצומת מסומן קו עצירה לבן וכן בצומת מוצב תמרור "עצור".

- באותה עת, נהג חליל אבו אסמעיל ז"ל (להלן: "רוכב האופנוע"), צעיר כבן 24, באופנוע מסוג ימאהה מ.ר. 68-481-01 (להלן: "האופנוע"), בכביש מס' 90 מכיוון צפון לדרום, כשהוא מתקרב אל הצומת.

- בהגיע הנאשם אל הצומת, הוא לא ציית לתמרור עצור ולא הבחין באופנוע אשר התקרב אל הצומת מצידו השמאלי של הנאשם. הנאשם נהג את הרכב לתוך הצומת והחל בפניה שמאלה תוך חסימת נתיב נסיעתו של רוכב האופנוע.

- בתגובה לסטיית הנאשם לנתיב נסיעתו, האט רוכב האופנוע את מהירות נסיעתו, הבהב באמצעות אורות האופנוע ובניסיון להימנע מפגיעה ברכב, אף הסיט את האופנוע מעט שמאלה אך ללא הועיל מאחר והנאשם המשיך בנסיעתו ופגע בחזית האופנוע עם הצד הימני (כנראה צ"ל השמאלי - א"א) של הרכב (להלן: "התאונה").

- כתוצאה מהתאונה, רוכב האופנוע הועף באוויר והוטל על הכביש במרחק של כ- 35 מטרים. רוכב האופנוע פונה ע"י מד"א לבית החולים ואולם ניסיונות החייאתו לא צלחו ומותו נקבע כעבור זמן קצר.

- אף הנאשם נפגע כתוצאה מן התאונה ונגרמו לו כאבים ומכות יבשות במקומות שונים בגופו בגינם פונה לטיפול רפואי בבית החולים.

- הרכב והאופנוע ניזוקו קשות עקב התאונה.

התאונה ותוצאותיה הקשות נגרמו בשל רשלנותו של הנאשם אשר נהג רכב בקלות ראש, ברשלנות ובחוסר זהירות, הבאים לידי ביטוי בכך שנהג ללא תשומת לב לכביש, למתרחש בו ולסביבתו ולא ציית לתמרור עצור. לאור האמור, הואשם הנאשם בביצוע העבירות הבאות:

גרם מוות ברשלנות - לפי סעיף 304 לחוק העונשין התשל"ז-1977 וסעיפים 64 ו-40 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] התשכ"א-1961 (להלן: "הפקודה").

גרם נזק לאדם ולרכוש ברשלנות - לפי סעיפים 21(ב) ו-2 לתקנות התעבורה התשכ"א-1961 + סעיפים 62(2) ו-238(2), (3) לפקודה.

נהיגה בקלות ראש - לפי סעיפים 62(2) ו-38(2), (3) לפקודה.

אי ציות לתמרור - לפי סעיפים 22(א) לתקנות + 62(8) לפקודה.

בתשובה לכתב האישום ולאחר שטען טענות מקדמיות, הודה הנאשם, באמצעות בא כוחו, שנהג במקום ובזמן אך לטענתו, עצר עצירה מוחלטת בתמרור העצור ואילו התאונה נגרמה עקב רשלנותו של רוכב האופנוע כאשר הלה נהג באופנוע לא תקין מבלי שהיה מורשה לנהיגה בו (ר' בפרוטוקול, עמ' 2 משורה 22).

2. עיקר פרשת התביעה:

מטעם המאשימה העידו לפני הבוחן המשטרתי מר קרני לדאני, השוטר אשר השתתף בניסוי שדה הראייה מר שי אביטן וכן שני עדים לתאונה מר אלירן גלעד ומר משה אסולין. כמו כן הוגשו מספר מוצגים וביניהם דו"חות פעולה של הבוחן והדו"ח המסכם, לוחות תצלומים מזירת התאונה ביום התאונה, במגרש המשטרתי ובזירת התאונה במעמד ניסוי שדה הראייה, שרטוטים שערך הבוחן, הודעות הנאשם (ת/2 ות/3); תצלום רישיון האופנוע, דיסקים המתעדים את ניסוי הבוחן ובדיקת מומחה ההגנה, דיסקים ממצלמת האבטחה של קיבוץ אפיקים וכן תיעוד רפואי של הנאשם ורוכב האופנוע לאחר התאונה.

עיקר עדות מר קרני לדאני - העד הינו הבוחן המשטרתי אשר היה אמון על חקירת התאונה (להלן: "הבוחן"). הבוחן סיפר שקיבל דיווח על התאונה ביום 11.2.14 בשעה 06:50 והגיע לזירה בשעה 07:20 בה נמצא השוטר דני חינגה, הנאשם ועד בשם חיים קדוש (ת/2). רוכב האופנוע כבר פונה לבית החולים ולא היה בזירת התאונה.

הבוחן ציין שבזירת התאונה, ראה סימן חריצה על הכביש (ת/4 תמונות 6 ו-7) שנגרם מהמשולש הקדמי השמאלי התחתון של הרכב ועל כן קבע שזוהי **נקודת האימפקט** אותה הוא זיהה כנקודה מס' 1 (ת/8) המצויה 1.1 מטר בנתיב

הנגדי לנתיב הנסיעה של האופנוע דהיינו, 1.1 מטר בנתיב הנסיעה אליו רצה לפנות הנאשם.

הבוחן סיפר שיחד עמו הגיע בוחן נוסף אשר גבה עדויות ובדק את מצלמת האבטחה של קיבוץ אפיקים. באותו מעמד, ביצע הבוחן 2 ניסויי שדה ראיה (ת/5 ו- ת/7) כאשר בניסוי הראשון עמד על קו העצירה של הצומת וביקש מרוכב קטנוע מזדמן לנסוע בנתיב נסיעתו של רוכב האופנוע ואילו בניסוי השני נהג ברכב סקודה שאיתר ועצר בקו העצירה של הצומת וביקש מרוכב אופנוע כבד מזדמן לדמות את נסיעתו של רוכב האופנוע. בשני הניסויים הורה הבוחן לרוכב המדמה לעצור בנקודה בה מבחין בו הבוחן. לאחר שהרוכב עצר, סימן הבוחן את הנקודה ומדד את המרחק ממנה עד הצומת. בניסוי הראשון נמדדו 261 מטר ואילו בניסוי השני נמדדו 416.55 מטר. עם זאת, הבוחן העיד שערך ניסוי שדה ראיה שלישי במספר כשבוע לאחר מכן, ביום 19.2.14, והוא הרלוונטי מכולם מאחר שנערך בנוכחות הנאשם ובתנאים הקרובים ביותר לתנאים ששררו בעת קרות התאונה (ר' פרוטוקול, עמ' 6 משורה 4). מסיבה זו, אף העיד שפסל את שני הניסויים הראשונים (עמ' 24 שורה 18). הבוחן העיד שביצע את הניסויים על מנת "**לבצע שיחזור של התאונה ולבדוק האם מדובר בתאונה נמנעת או בלתי נמנעת**". כאמור, הבוחן ביצע ניסוי שדה ראיה שלישי בו נתבקש הנאשם לומר מתי הוא מבחין באופנוע המדמה את האופנוע המעורב בתאונה כאשר הוא נהג ברכב בכיוון נסיעתו כמו ביום התאונה, עצר בקו העצירה כפי שעשה אז וביצע את אותן הפעולות שביצע אז. בניסוי זה, מצא הבוחן שאופנוע הנוסע עם אורות נצפה על ידי הנאשם 293.4 מטר מהצומת ואילו אופנוע הנוסע ללא אורות נצפה על ידי הנאשם 290.4 מטר מהצומת (ת/20).

הבוחן העיד שרוכב האופנוע, אשר נהג ללא רישיון, הגיע מכיוון צומת צמח/ קיבוץ מסדה כשהוא חובש קסדה לראשו וכאשר הבחין ברכב הנאשם הבהב באורות האופנוע כדי שהנאשם יבחין בו וזאת, לדברי עד שהיה במקום. הבוחן קבע כממצא שרוכב האופנוע "**ברח לשמאל בניסיון לחמוק מההתנגשות**" וכי לדעתו הייתה זו "**פעולה אינסטינקטיבית נכונה**". דעתו זו נימק בכך שכאשר רכב יוצא לפניה שמאלה וחוסם את נתיב נסיעתו של אופנוע, האופנוע מקווה שנהג הרכב יבחין בו ויעצור ולכן הוא מבצע בריחה שמאלה מנתיב נסיעתו בניסיון להתחמק מפגיעה.

הבוחן נשאל מה הייתה מהירותו של רוכב האופנוע לפני התאונה וענה שלא ניתן לקבוע אותה מאחר ולא נמדדה וכי "**לא נמצא ממצא בזירת התאונה**" שיכול ללמד על כך. עם זאת, הבוחן כן חישב מה הייתה מהירות הפגיעה המינימלית והמקסימלית של רוכב האופנוע ולטובת הנאשם, לקח את מהירות הפגיעה המקסימלית אשר מצא שהיא 71 קמ"ש (ת/23) (מאוחר יותר אמר שהאופנוע לא נסע הרבה יותר מהר מזה משום שלא נמצאו סימני בלימה ולא סימני חריצה של האופנוע שיעידו כי החליק על צידו - עמ' 43 משורה 18). הבוחן הסביר שלתוצאה זו, 71 קמ"ש, הגיע לאחר חישוב של מרחק הטלת רוכב האופנוע, זווית ההטלה שלו ומקדם החיכוך. הבוחן פירט שאת מרחק ההטלה, 35 מטר, מדד מנקודת האימפקט ועד למקום מנוחתו הסופי של הרוכב, את זווית ההטלה חישב בהסתמך על סרטון ממצלמת האבטחה של קיבוץ אפיקים (ת/12) ומצא שהיא 18.3 על אף שספרות מקצועית קובעת שהיא 45 מעלות, ואת מקדם החיכוך לקח מספרות מקצועית המגדירה שני ערכי קצה. ואולם, בחקירתו הנגדית אישר שבספרות המקצועית אין סיטואציה "**שבה רוכב פוגע עם הראש שלו בשמשה כפי שקרה במקרה שלנו. הספרות מדברת רק על עצם ההטלה עצמה**" (עמ' 53 שורה 14) וכי את החישוב ביצע מנקודת האימפקט ועד סוף ההטלה מבלי לבדוק איזו מהירות נבלמה על ידי הפגיעה בשמשה.

הבוחן נשאל כיצד עדויות על מהירות מופרזת בה נהג רוכב האופנוע השפיעו על מסקנותיו והשיב שבכל מהירות בה היה נוסע רוכב האופנוע, התאונה הייתה נמנעת. הבוחן הסביר זאת בכך שעל פי סרטון מצלמת האבטחה שהה הרכב 2.7 שניות בתוך הצומת, ערך אשר קרוב לערך תאוצה מהירה בספרות המקצועית - 2.8 שניות ועל כן חושב כך. בהינתן

הנתון של מהירות הפגיעה המקסימלית 71 קמ"ש שהם 19.7 מטר בשניה, הרי שהאופנוע היה במרחק של 55.3 מטר שמאלה מקו העצירה של הצומת ולכן היה בתוך שדה הראיה של הנאשם. הבוחן הגדיל לעשות וחישב שגם אם רוכב האופנוע נהג במהירות של 300 קמ"ש, עדיין היה במרחק של 233.3 מטר מהצומת משמע, בתוך שדה הראיה של הנאשם.

הבוחן התייחס לכך שבאופנוע הורכבו צמיגים שונים מהוראות היצרן וטען שאין לכך כל השפעה על יציבות או צייתנות האופנוע.

הבוחן קבע כאמור את נקודת האימפקט 1.1 מטר בתוך נתיב נסיעתו של הנאשם אך קבע כי רכב הנאשם לא סיים את הפנייה והיה עדיין בתפנית שמאלה עת אירעה התאונה. בעניין זה הבוחן הפנה לסרטון מצלמת האבטחה (ת/12) בנקודה 06:36:37:600 על אף שבנקודת זמן זו, בה כנראה התרחשה התאונה, לא ניתן לראות את הרכב והאופנוע, וכן להתאמות הנזק שביצע במגרש (ת/11) ושביצע ביזרת התאונה במהלך השחזור (ת/18).

בחקירתו הנגדית, אישר הבוחן שבזמן התאונה שימש כבוחן כשלוש שנים ובחן מספר תאונות קטלניות אך לא תאונה קטלנית דוגמת התאונה בענייננו. הבוחן סיפר שלא התעדכן לגבי הטיפולים שנעשו ברוכב האופנוע בזירה, לא גבה עדות ממי שהודיע על התאונה מאחר שהלה מסר שלא ראה את התאונה ולא ידוע לו שרוכב האופנוע שוחח עם אנשים לאחר שנפגע. הבוחן העיד שלזירה הגיע ראש המדור, רפ"ק ערן פרדו, אך הרמת"ד לא הדריך אותו לבצע פעולות, לא ידוע לו אילו פעולות ביצע הרמת"ד אלא היה זה הוא, הבוחן, אשר ביצע את כל פעולות החקירה בזירת התאונה בעצמו, למעט צריבת סרטוני מצלמות האבטחה של הקיבוץ, אותם צרב הבוחן איתי אשכנזי.

הבוחן העיד שאת כל הממצאים אשר מצא בזירה הכניס לסקיצה ולדו"ח הנזקים אשר הוגש וסומן ת/26.

הבוחן אישר שלא שקל את הרכב ואף לא את האופנוע אך העיד מאוחר יותר שלא חישב את אופן קרות התאונה על פי תקיפה ותנע מאחר ויש פער גדול בין המשקלים של הרכב והאופנוע ולכן ספרות מקצועית קבעה שאין לעשות זאת במקרה כזה (על אף שצירף ספרות לפיה זה אפשרי - ת/23). עוד העיד הבוחן שלא בדק את האופנוע, לרבות בדיקת נפח האופנוע וזאת על אף שעל האופנוע הודבקה המדבקה "900" בעוד שנפח האופנוע על פי היצרן הוא 600. כמו כן, לא ידע לומר האם האופנוע הורכב מחלקים שונים של יצרנים שונים וכאשר הופנה לחישוקי האופנוע הנושאים שם יצרן אחר אמר שלא שם לב לכך שמוטבע שם אחר (עמ' 16, משורה 23). לשאלה האם חישוקים וצמיגים שונים מהוראות היצרן המורכבים על האופנוע יגרמו לאחיזת כביש מסוכנת ענה הבוחן:

"מידת צמיגים גדולה יותר כפי שמתואר במקרה בו אנו דנים למעשה מגביה את האופנוע בס"מ אחד בערך, מכיוון שדופן הסוליה גבוה יותר ב-10% כאשר הצמיג גבוה יותר כך האופנוע יושב גבוה יותר וכך משתנה מרכז הכובד שלו. יתרה מזאת, מאחר שהדופן גדולה יותר ב-10% המרחק שעושה סיבוב פר גלגל יהיה גדול יותר ולמעשה לא תואם תמיד למה שיופיע בצד מד מהירות של הנהג. זאת אומרת, יכול להיות שיחשוב שהוא נוסע 100 קמ"ש אבל בפועל הוא נוסע 110 או 105 קמ"ש. ופה למעשה בא לידי ביטויי המסוכנות ביציבותו של האופנוע. עם זאת, מדובר בתאונת דרכים במהירות נמוכה של רוכב האופנוע ובמהירויות נמוכות לא קיימת השפעה של רוכב האופנוע בהקשר לצייתנות שלו" (ההדגשה איננה במקור - א"א) (עמ' 17 משורה 18).

הבוחן נשאל לגבי הבדיקות שערך לאופנוע, כפי שפרטן בת/23 וכאשר עומת עם העובדה שלאופנוע בפועל לא הייתה מערכת הזרקה כפי שכתב אלא מערכת קרבורטורים, ענה הבוחן "לא בדקתי זאת. מה זה משנה הוא נוסע". באשר

לרישיון האופנוע, הסיק הבוחן שהאופנוע הגיע למכון רישוי ציפורי במאי 2013 "ככל הנראה, לצורך התאמת שינוי מבנה או גם יכול להיות שעבר תאונת דרכים והאופנוע הורד מהכביש אין לי הסבר ממשי".

הבוחן העיד שבולמי הזעזועים באופנוע התפרקו ונשברו וכי תפקידם "לקרוס בשעת תאונה על מנת לספוג אנרגיה" כאשר לדברי הבוחן, יש כאלה שמתקמים, יש שנשברים ויש כאלה שגם התנתקו ממקומם לגמרי "הכל תלוי בעוצמה וזווית ההתנגשות". כאשר נשאל באיזו מהירות מתרחשת כל אחת מהאפשרויות, ענה הבוחן "אני לא יודע. וסביר להניח שמהירות נמוכה יתקמו ומהירות גבוהה ישברו".

הבוחן לא ידע לספר על החלקים שהוחלפו באופנוע לחלקים מתוצרת יצרנים אחרים לרבות מערכת הבלמים, החישוקים, הצמיגים, הברגים וכן לא ידע לומר בני כמה הצמיגים.

הבוחן נשאל וסיפר שמעדות עד ראייה לאופנוע היה פנס חזית שעבד וסיפר שנמצאו שברים של הפנס. עם זאת, העיד שלא מצא את נורת הליבון ואף לא את הבית של הפנס. הבוחן אישר שלא בדק את מערכת החשמל של האופנוע ולא ידע לומר האם החוטים אותם צילם בזירת התאונה (ת/4) הם החוטים המובילים לפנס והאם התנתקו כתוצאה מן התאונה. למעשה, הבוחן אמר שביסס את הקביעה שמערכת התאורה עבדה כנדרש עובר לתאונה על סמך עדות עד הראייה. הבוחן לא ידע לומר מהו השקע הצהוב הנראה בתמונות ואישר שגם בזירת התאונה לא הייתה נורה ראשית, שברים או סימנים של נורה.

הבוחן העיד שלא בחן את מצב ההילוכים של האופנוע לא בזירת התאונה לאחר האימפקט ולא במגרש המשטרה וזאת מאחר שלמערכת ההילוכים "אין רלבנטיות לגבי מערכות הבטיחות של האופנוע". הבוחן אישר שלמערכת ההילוכים יש משמעות לגבי המהירות בה יכול לנסוע האופנוע אך לא בדק מהי במקרה זה. הבוחן טען שגם בהילוך הגבוה ביותר באופנוע זה, הילוך 6 "ניתן לנסוע במהירות של 40-50 קמ"ש לא חייב להגיע בהילוך 6 למהירות קיצון".

הבוחן נשאל לגבי ניסויי שדה הראייה שערך ביום 19.2.14 בנוכחות הנאשם (ת/17) ותיאר כיצד ביצע ניסוי אחד כאשר האופנוע נוסע עם אורות דרך, ניסוי אחד כאשר האופנוע נוסע ללא אורות וניסוי נוסף כאשר האופנוע נמצא 55.3 מטר מקו העצירה (המרחק בו היה רוכב האופנוע מקו העצירה בעת שהנאשם נכנס אל הצומת, לטענת הבוחן). בנוסף, הבוחן ביצע התאמת נזקים נוספת כאשר כל אלו תועדו הן על ידי הבוחן (ת/20) והן על ידי מצלמת האבטחה של הקיבוץ (ת/15) כאשר בפועל, לא ניתן להיעזר במצלמת האבטחה של הקיבוץ באשר לא צילמה באופן רציף וכן תנאי השטח (זווית השמש) שלא אפשרו להבחין בדבר.

הבוחן נשאל וענה כי את ניסויי שדה הראייה ערך מקו העצירה ואינו יודע מהו המרחק מהצומת בו עצר הנאשם בפעם הראשונה ביום התאונה ואף לא בדק שדה ראייה מנקודת עצירה זו. הבוחן אישר שביקש מהנאשם לומר לו מתי הוא מבחין באופנוע וזאת מאחר שביצע ניסויי שדה ראייה ולא זמן תגובה בו יש משמעות לגורם ההפתעה. לכן, גם לא הכניס זאת לחישוביו לאחר מכן. הבוחן הסביר שזמן תגובה יהיה רלוונטי לרוכב האופנוע הנמצא בתנועה כאשר הנאשם נכנס אל הצומת ולא אל הנאשם הנמצא בעצירה בקו הצומת ועליו להחליט האם להמשיך לעמוד או האם להתחיל בנסיעה.

הבוחן נשאל לגבי מהירות נסיעת האופנוע בעת הניסוי והשיב שנסע "במהירות נמוכה מאוד" כנראה 10-20 קמ"ש. הבוחן נשאל אז לגבי מהירות נסיעתו של רוכב האופנוע ביום התאונה וענה שהוא לא יודע, על אף שהיו עדים שסיפרו שרוכב האופנוע נסע במהירות גבוהה, וזאת מאחר שלפי ספרות מקצועית נוסעים ברכב "מדמים רעש של אופנוע כנהיגה במהירות גבוהה".

הבוחן אישר שלא נערכה בדיקה האם ביום התאונה האופנוע היה מוסתר על ידי רכב נוסף וזאת מאחר שעד ראה (נהג הרכב הצבאי, מר אלירן גלעד - א"א) אמר שהאופנוע לא היה מוסתר. בהמשך נשאל הבוחן האם ניתן לשלול שרוכב האופנוע איבד שליטה או לא הגיב בזמן והבוחן ענה "אנחנו יודעים שהייתה לו תגובה צקצוק עם האורות שלו ותגובה של בריחה שמאלה שזה אומר "הנה אני, תראה אותי, אני מתקרב אליך". זו מצוקה של רוכב אופנוע". עם זאת, אישר פעם נוספת שלא נמצא פנס בזירה (עמ' 49 משורה 7). כמו כן, הבוחן לא ידע לומר באיזה מרחק היה העד מהצומת כאשר הבחין באופנוע ולא עשה איתו הצבעה במקום לראות מאיפה ראה (עמ' 57 משורה 15). הבוחן לא ידע לומר האם רוכב האופנוע החל להבהב ברגע שהנאשם נכנס אל הצומת ולא ידע לומר באיזה מרחק מהצומת התחיל רוכב האופנוע את הסטייה שלו לכיוון המסלול הנגדי, דהיינו מסלול כיוון נסיעתו של הנאשם ובאיזה נקודה רוכב האופנוע חצה את הקו הלבן הרצוף המפריד בין כיווני הנסיעה.

הבוחן עמד על קביעתו שהתאונה נגרמה כתוצאה של פגיעת האופנוע במרכז גלגל קדמי שמאלי של רכב הנאשם שגרמה לקריסת זרוע הגלגל, לשבר בזרוע הגלגל ולסימון החריצה בכביש. לאחר מכן, העיד הבוחן, המכונת "הלכה אחורה ונזרקה כתוצאה מהאנרגיה הקינטית ברחו ימינה אז אתה כבר לא רואה את נקודת האימפקט, אתה רואה את הרכב. הרכב שנראה הוא לאחר הזריקה". הבוחן אישר שהנאשם אמר לו שכבר התיישר עם רכבו לכיוון צפון אך לפי התאמת הנזקים (ת/22) הגיע למסקנה אחרת. הבוחן ציין שהתאמת הנזקים שביצע בזירת התאונה ביום התאונה (ת/4 תמונות 21-24) אינה מדויקת "ואינה הזווית הנכונה בה התנגש האופנוע ברכב" ולכן ביצע אותה במגרש המשטרה (ת/11) כאשר הפנה "לכל התמונות והזווית שכרגע נמצא האופנוע ביחס לרכב היא הזווית הנכונה" ואותה העתיק לתרשים התאמת נזקים ת/22.

באשר להתאמת הנזקים שביצע ביום 19.2.14 (ת/18) סיפר הבוחן שעשה אותה לאחר שסימן את נקודת האימפקט על הכביש כאשר סימן חריצה כבר לא היה בכביש מאחר ונשטף ובהתאם לכך ביקש מהנאשם לעצור באמצע הצומת. הבוחן הסביר שאת סימן האימפקט ואת סימן החריצה סימן בהתאם למדידות ללא סימן חריצה וכי את הזווית שבה הוצב האופנוע הוא העמיד לפי הזווית "שנראית בעין" בת/11 תמונות 4 ו-5 ללא שהזווית נמדדה. הבוחן הכחיש שהאופנוע נכנס בין הגלגל לבין הצירייה, טען שהפגיעה הייתה בגלגל ובכנף והפנה לת/4 תמונה 10, לשאלה אם כן מדוע הג'אנט לא נפגע ענה הבוחן:

"נקודת המגע הראשוני של הגלגל היא בחלקו העליון. בשעת האימפקט האופנוע פוגע ומתרומם קדימה, הוא מתיר את כל הפגיעה שלו למעשה בחלק העליון יותר של הגלגל. השאלה מדוע הג'אנט לא התקמט, אני משיב מאחר שמדובר בצמיג האופנוע שהינו אלסטי וכמובן שהוא בא במגע עם האופנוע."

ש. זה נכון שלא ציינת באף מקום שהאופנוע עלה על הרכב

ת. לאחר הפגיעה האופנוע עלה למעלה ונזרק הצידה ואז הם השיקו אחד לשני"

את הנזק אשר נגרם לפגוש הקדמי הסביר הבוחן כנזק עקיף מהפגיעה הישירה בגלל ובכנף. את הנזק לשמשה הסביר בכך שהראש של הרוכב קיבל מכה עם הפינה הימנית של השמשה. הבוחן אמר שהשמשה אמורה לבלום את ההטלה אך הבלימה זניחה. כאמור, בלימה זו, לא נמדדה ולא חושבה.

בחקירתו החוזרת נשאל הבוחן על הליקויים באופנוע והבהיר שאין להם משמעות לעניין אחריותו של הנאשם למניעת התאונה.

עיקר עדות השוטר מר שי אביטן - העד משרת ביס"מ צפון ודימה בניסוי שדה הראיה שערך הבוחן ביום 19.2.14 את רוכב האופנוע (להלן: "שי"). שי העיד כי רשם זיכרון דברים על מהלך הניסוי (ת/29) לרבות תאריך עריכתו, שעת התחלתו והדברים אותם ביצע במסגרת הניסוי. שי לא יכול היה להעיד לעניין מזג האוויר ותנאי הראות במקום.

שי סיפר כי בהתאם להוראות הבוחן, נסע במהירות 10-20 קמ"ש במרכז הנתיב וכי מתי שאמר לו הבוחן, עצר את האופנוע, ירד וסימן את הנקודות בהן עצר. לאחר מכן, מיקם את האופנוע בצומת במקום בו הורה לו הבוחן.

עיקר עדות מר אלירן גלעד - העד היה עד ראייה לתאונה אשר נהג ברכב הצבאי שעמד לפני רכב הנאשם בצומת ולפני פנה שמאלה לכיוון צפון (להלן: "אלירן").

אלירן סיפר שהיה בדרך לחרמון ונהג ברכב צבאי כאשר היה צריך לעצור לתדלק באפיקים. לאחר שסיים לתדלק, הגיע לצומת אפיקים, הסתכל ימינה ושמאלה ראה "שהשטח פנוי" פנה לכיוון צפון והשלים את הפניה. לדבריו, נסע "עוד 10-20 מ' התחלתי לצבור תאוצה ברכב, הגיח מצד שמאל בנתיב הנגדי אופנוע, ראיתי אותו מהבהב באורות, נדלקה לי נורה אדומה, אצלי בראש, אוטומטית הסתכלתי במראה השמאלית כדי לראות מה קורה מאחוריי, וראיתי את רוכב האופנוע בדיוק מנסה מעט לברוח מהרכב ונתקע בו". אלירן סיפר שאז עצר את רכבו במעין מפרץ, התקשר למד"א והלך למקום התאונה. כשהגיע לשם, ראה את רוכב האופנוע ש"מלמל משהו" והיה מטופל על ידי שני אנשים ולכן חזר לרכבו והמשיך לנסוע.

אלירן נשאל וסיפר שכאשר היה בקו העצירה בצומת, הוא לא זוכר שראה את האופנוע לשמאלו ולמעשה ראה אותו בפעם הראשונה רק כשהבהב ממולו בנתיב הנגדי. אלירן לא ידע כמה מרחק הספיק לעבור מאז הצומת אבל אמר שהיה במקביל למפרץ תחנת האוטובוס והוא משער כי בינו לבין האופנוע היה 40-50 מטר וכי האופנוע נסע במרכז הנתיב "האט שניה ומיד ראיתי אותו נתקע ברכב". אלירן סיפר שראה את רכב הנאשם בתנועה איך שסיים את הפניה שמאלה וכי הנאשם לעומת זאת, לא סיים אותה.

בחקירתו הנגדית, אישר אלירן שבעת מסירת הודעתו כשבוע לאחר התאונה (נ/1), זכר אותה טוב יותר ואישר שאמר גם אז שרוכב האופנוע דיבר עם מישהו אך לא שמע מה אמר. אלירן שב על כך שכאשר היה זה הוא בקו העצירה לא הבחין באופנוע ואמר שאף את רכב הנאשם לא ראה יוצא מהצומת. אלירן נשאל האם ראה את האופנוע 50 מטר לפניו ואמר שאולי "אפילו 10 מטר לפני, כי החנית את הרכב בסוף המפרץ, אם הייתי במקביל לא יכולתי לחנות את הרכב בסוף המפרץ" וזאת לאחר שהסכים שסוף מפרץ התחנה נמצא 60 מטר מהצומת. אלירן נשאל על הרכבים האחרים שהיו בנתיב נסיעתו של האופנוע ואמר שהוא לא זוכר אם היו ולמעשה "לא זוכר כלום לגבי הזירה זוכר מעבר את התאונה". אלירן העיד כי הוא בטוח במאה אחוזים שלאופנוע היו אורות והעיד כי ראה הבהוב אחד. עם זאת, אישר כי הוא תרגם זאת להבהוב כי המרחק היה קצר ולא כי ראה משהו חוזר על עצמו.

אלירן העיד שהאופנוע נסע מהר אך לא סטה לנתיב הנגדי אלא ניסה לברוח מרכב הנאשם ופגע בו "במרכז הזירה" כאשר רכב הנאשם היה במצב ישר ועוד לא החל את הסיבוב שמאלה ועוד לא חצה את הנתיב. אלירן סימן את מקום הפגיעה שראה על גבי ת/8. אלירן עומת עם הודעתו בה אמר שלא ראה ניסיון בריחה במראה ואמר שלאופנוע לא היה זמן תגובה. כאשר עומת עם ממצאי הבוחן לעניין מקום האימפקט אמר שכנראה לא שיער נכון והסכים שיש לו תמונות משתנות ומתחלפות לגבי העובדות (עמ' 99 שורה 11). אלירן עמד על דעתו שהאופנוע לא סטה לנתיב הנסיעה הנגדי ושהתאונה אירעה במרכז הצומת כאשר רוכב האופנוע המשיך ישר. אלירן העיד שלא ראה את הרוכב בולם ושלא

התבקש להגיע לעשות שחזור.

עיקר עדות מר משה אסולין - העד היה עד ראייה לתאונה ונסע שני רכבים לאחר האופנוע בכיוון נסיעתו (להלן: "משה").

משה סיפר שבאותו יום, נסע רגיל ועבר את צומת צמח לכיוון צומת אפיקים ואחריו נסע אופנוע שעקף אותו ועקף גם את הרכב שהיה לפניו וכשהוא הגיע לצומת אפיקים, יצא רכב הנאשם מהצומת מכיוון אפיקים לפניו שמאלה ושם הייתה ההתנגשות. משה סיפר שהוא נהג במהירות סביבות 80 קמ"ש, שבינו לבין הרכב שהיה לפניו, שנהג גם הוא במהירות זהה, היו 20-30 מטר וכי האופנוע עקף אותם משמאל אז למעשה הבחין משה באופנוע לראשונה. משה העיד שהאופנוע המשיך לעקוף גם את הרכב שלפניו ואז לדבריו "**הגענו ממש קרוב לצומת, ושם הייתה ההתנגשות ביניהם**" (עמ' 89 משורה 1). משה סיפר שאת רכב הנאשם ראה ממש לפני ההתנגשות ושוכב האופנוע ניסה לברוח שמאלה "**ממש מהר ממש קרוב לצומת**". משה העריך שהיה 50 מטר מנקודת הפגיעה כאשר ראה את התאונה אשר התרחשה כאשר האופנוע פגע ברכב "**מקדימה מצד שמאל של הרכב**". להערכתו, האופנוע היה קרוב לצומת, מרחק של 15-20 מטר מהצומת, כאשר הנאשם נכנס אל הצומת. משה תיאר שהנאשם החל לפנות שמאלה וההתנגשות אירעה בקצה השמאלי של הנתיב. בחקירתו הנגדית ידע משה שהיו רכבים נוספים בכביש אך העיד כי לא שם לב ולא זכר את הרכב הצבאי אשר יצא מהצומת לפני הנאשם. כמו כן, לא זכר האם האופנוע עקף אותו לפני צומת מסדה (צומת אחת לפני הצומת בה אירעה התאונה) או לאחריה. משה עומת עם הודעתו מיום לאחר התאונה ועם העובדה שלא הוזכר בה שהאופנוע עקף אותו ואת הרכב שלפניו אלא שאמר בה כי ראה את האופנוע לראשונה קרוב לצומת ומשה אמר שהוא שם לב לזה רק כעת אבל יכול להיות שלא הסביר עצמו נכון אז או שהחוקר הבין אותו לא נכון ולדבריו "**ראיתי אותו כשהוא היה קרוב לצומת, יכול להיות שהשאלה התייחסה לפני התאונה וזה מה שהסברתי לחוקר**". משה טען שענה על שאלות החוקר (הבוחן - א"א) "**לפי מה שהוא שאל**" וכי בעת מתן עדותו בבית המשפט, אף אחד לא הזכיר לו את העקיפה כי זה לא היה רשום אלא שהוא אמר זאת לב"כ המאשימה בעת הריענון לאחר שזה הציג לו את הודעתו במשטרה. משה נשאל באיזה מרחק מהצומת היה האופנוע כאשר סיים לעקוף את הרכב שהיה לפניו ומשה ענה שהוא לא יכול להעריך את המרחק אך קרוב לצומת. משה תיאר שהנאשם "**התחיל את הפניה. הוא יצא מאפיקים עבר את הכביש הנגדי, החל לפנות שמאלה. החלק הקדמי של הרכב היה במסלול הנגדי שהוא היה צריך להיכנס אליו. אם הרכב הזה היה עדיין אנכי או התיישר כבר אני לא זוכר**". משה נשאל לגבי אורות האופנוע וענה שהוא לא זוכר שראה אורות. בחקירתו החוזרת ולשאלת ב"כ המאשימה למה התכוון כשאמר במשטרה שראה את האופנוע בפעם הראשונה קרוב לצומת אמר משה "**אין לי מה להגיד, הייתה עקיפה, עוד עקיפה, ו-10 שניות והתנגשות**".

עיקר מוצגי התביעה:

בנוסף למוצגי התביעה שתוארו לעיל הוגשו על-ידי התביעה גם המוצגים הבאים:

- לוח תצלומים שצילם הבוחן בזירת התאונה מיום 11.2.14 הכולל את תמונות הרכב והאופנוע הפגועים כאשר הם עדיין בזירת התאונה (ת/4).

- הודעות הנאשם - כאמור, הנאשם הגיע לתחנת המשטרה, לבקשתו, יום לאחר התאונה והודעתו הראשונה

נגבתה לאחר שנועץ בבא כוחו (ת/9). הנאשם סיפר כי בלילה עובר לתאונה הוא ישן בערך 7-8 שעות בביתו אשר בקיבוץ אפיקים ובבוקר נכנס לרכבו ונהג "לכיוון השער של הקיבוץ דרך שביל המערכת. עצרתי ביציאה מכביש המערכת של הקיבוץ, אני זוכר שמצד שמאל שלי הגיע אוטובוס נכנס מהכביש הראשי לכיוון הקיבוץ, אני זוכר בשלב הזה שראיתי רכב צבאי יוצא מתחנת הדלק של הקיבוץ לכיוון הצומת עם כביש 90 ואני נתתי לו לעבור ולחלוף ואני יצאתי אחריו. אותו רכב צבאי נעצר בקו העצירה של הצומת הראשית עם כביש 90 ואני נעצרתי אחריו. בשלב הזה אני כבר הסתכלתי על הצומת לראות שהיא פנויה, הרכב הצבאי יצא לצומת ופנה בה שמאלה, אני התקדמתי עד לקו העצירה של הצומת ועצרתי שוב עצירה מלאה, אני מכיר את הצומת הזו, זו צומת מסוכנת, אני נוסע בה יום יום...לאחר שעצרתי בקו העצירה אני הסתכלתי שמאלה ימינה ושמאלה, אני מוודא שהכביש פנוי ואני מאותת ופונה שמאלה לכיוון צפון, אני משלים את הפניה ועובר את קו ההפרדה בין הנתיבים ואז אני מבחין בזווית העין באופנוע שמגיע במהירות מצד שמאל שלי וסוטה לכיוון שלי ונכנס בחלק הקדמי של המכונית שלי, מעוצמת ההתנגשות האוטו שלי מסתובב על הכביש ימינה, נפתחות כריות אוויר מעוצמת הפגיעה, הוא הגיע במהירות אדירה" (ת/4 משורה 13). בהמשך תיאר הנאשם כיצד יצא מהאוטו וראה את האופנוע מוטל ליד רכבו ואת רוכב האופנוע שוכב דרומית לרכבו על הכביש כאשר אחד מעוברי האורח שוחח עם רוכב האופנוע. לשאלות הבוחן, ענה הנאשם שידע שיש תמרור עצור בצומת והוא עצר בו וראה "צומת פנוי" (שורה 49). הנאשם אמר שלא ראה את רוכב האופנוע אלא רק "בזווית העין שלי כשאני כבר הייתי אחרי קו ההפרדה של הנתיבים בצומת" (שורה 67). הנאשם נשאל כיצד לא ראה את האופנוע וענה "לא יודע. הוא לא היה שם...כמו שתיארתי לך, אני ראיתי אותו רק בזווית העין לאחר שהשלמתי את הפניה". הנאשם נשאל מספר פעמים ועמד על כך שהסתכל שמאלה ולא ראה את האופנוע ולכן ביצע את הפניה בנסיעה רציפה, בצורה מעוקלת שמאלה, בתאוצה רגילה והשלים את הפניה. בנקודה זו, הבוחן הציג את התאוריה שלו שעל פי התאמת הנזקים שערך בין כלי הרכב (בזירה - א"א), הנאשם טרם השלים את הפניה והיה במאוזן (כנראה התכוון במאונך - א"א) ביחס לאורך הכביש ובכך גרם לחסימת דרכו של האופנוע על אף שהנאשם התעקש כי נתיבו של האופנוע היה פנוי והוא זה אשר סטה לנתיבו של הנאשם. לשאלת הבוחן אמר הנאשם שהאופנוע לא נסע עם אורות. הבוחן שאל מה הייתה תנועת הרכבים עובר לתאונה והנאשם השיב שלפניו היה רק את הרכב הצבאי שיצא, "מצד ימין שלי לא ראיתי אף אחד שבא מכיוון דרום ומצד שמאל היה פנוי" (שורה 114). הנאשם סיפר שהכביש היה יבש, הראות הייתה טובה ומזג האוויר היה נאה ולדבריו "זה שלב שבו השמש עדיין לא זורחת, דמדומים, אבל יש כבר אור" (שורה 117). על גרסתו עמד הנאשם גם בהודעתו הנוספת מיום 19.2.14 (ת/21) שנגבתה לפני ניסוי שדה הראיה השלישי ולאחריו ועל אף שעומת עם הודעת עדים שהאופנוע הבהב עם האורות לפני התאונה.

- לוח תצלומים של התאמת הנזקים אשר נערכה ביום 16.2.14 במגרש המשטרתי (ת/11).

- לוח תצלומים של התאמת הנזקים אשר נערכה בזירת התאונה מיום 19.2.14 (ת/18).

3. עיקר פרשת ההגנה:

עיקר עדות הנאשם - הנאשם בחר להעיד וסיפר שביום התאונה, נהג כבכל יום "קמתי בשעה 06:00 בבוקר אחרי לילה שישנתי 7-8 שעות נוהל רגיל, יצאתי לעבודה ברכב שלי, נסעתי דרך כביש המערכת, בקיבוץ אפיקים, הגעתי לצומת T עצרתי, אני זוכר שאוטובוס הגיע מצומת של הכביש הראשי לתוך קיבוץ אפיקים, אחריו הגיע מצד ימין רכב צבאי, אני נתתי לו לעבור אותי ונסעתי אחריו לכיוון הצומת, צומת אפיקים עם כביש 90. הרכב

עצר בעצור אני עצרתי אחריו ובשלב זה בדקתי את הצומת שמכיר אותה היטב בקיבוץ אפיקים, זו צומת עמוסה, וגם להשתלב בכביש מהיר וגם הרכב רכבים שיוצאים מהקיבוץ זו צומת מסוכנת, הרכב הצבאי פונה שמאלה, אני מתקדם לעבר קו העצירה ועוצר מסתכל ימינה ושמאלה, מזהה שהצומת פנוי ונכנס ומשתלב ומתחיל לנסוע אחרי הרכב הצבאי, צפונה מול צמח, בזווית העין אני מזהה אחרי שאני משלים את הפנייה שרכב דו גלגלי מגיע במהירות אדירה ומתנגש בחלק הקדמי השמאלי של הרכב. על פי זיכרוני אני כמעט מתיישר מאחורי הרכב הצבאי שהיה לפני, האופנוע פגע בחלק הקדמי של רכבי, אני השלמתי את הפנייה זאת אומרת שאני נסעתי בנתיב לכיוון צפון והוא פונה לכיוון שלי ופוגע בנתיב הנסיעה שלי. מעוצמת הפגיעה הרכב שלי נהדף אחורה והסתובב עשה סיבוב סביב איזה ציר לא יודע להגדיר, כריות האוויר מתנפחות יש עשן ברכב, בשלב הזה אני בודק שאני בסדר, משחרר את חגורת הבטיחות ופותח את דלת הנהג מזהה בשלב הזה שיש שברים על החלון הקדמי שלי יוצא מהדלת ורואה שמצד שמאל שלי מונח אופנוע יוצא החוצה רואה את המנוח מוטל על הכביש ומתקשר הוא נמצא דרומית לרכב שלי" (ר' פרוטוקול, עמ' 97 משורה 13).

הנאשם סיפר שיום לאחר מכן מסר את עדותו במשטרה ושבוע לאחר מכן השתתף בניסוי שדה ראיה כאשר הניסוי "זה לא סיטואציה דומה למהלך אירוע התאונה, תנאים סטריילים".

בחקירתו הנגדית, נשאל הנאשם על שדה הראיה שעמד לרשותו ביום התאונה וענה שבעצירה הראשונה שביצע מאחורי הרכב הצבאי היה שדה ראיה חלקי אך שלל שהיה סנוור של אור השמש ואמר שהייתה שעת דמדומים והשמש לא זרחה עדיין (עמ' 100 שורה 15). בעצירה השנייה שביצע הנאשם בקו העצירה אמר שהיה שדה ראיה מלא. הנאשם נשאל ואמר שכאשר הסתכל שמאלה לא ראה "שום כלי רכב בטווח שהיה צריך לאלץ אותי להתחשב בו". הוא סיפר שאת הפניה ביצע במהירות רגילה ובנסיעה רצופה והוא אינו בטוח אם הספיק להתיישר לגמרי או "לקראת סוף ההתיישרות". הנאשם נשאל ושב על תשובתו שלא ראה אורות באופנוע. הנאשם נשאל לגבי תשובתו במשטרה כיצד לא הבחין באופנוע ואמר שאז לא היה לו הסבר מלבד לכך שהאופנוע לא היה שם אולם כיום הוא יכול לשער שהיו רכבים שהיו רחוקים ממנו ולכן יכול היה לצאת אך בזמן זה האופנוע עקף אותם.

עיקר עדות מר דורי רובינשטיין - העד ערך את חוות הדעת מיום 19.9.14 (נ/2) בעניין מצבו של האופנוע עובר לתאונה (להלן: "דורי"). דורי העיד שהוא עוסק באופנועים מזה 45 שנים ובין היתר מייעץ למאשימה ונותן חוות דעת בתיקים אחרים אותם ניהלה וכן מכשיר בוחנים במשטרת ישראל בנושא רכבים דו גלגליים.

דורי סיפר שבדק את האופנוע במגרש המשטרתי ביום 23.6.14 והאופנוע היה מורכב "מחלקים שונים של אופנועים שונים מיצרנים שונים...מצאתי מערכת תאורה חתוכה ומבודדת בסרט בידוד, בעמ' 9 לחוות הדעת. ללא מערכת פנס קדמי" (עמ' 106 משורה 4). דורי ציין שכל ההחלפות והתיקונים הלא מתאימים יכלו לגרום לסטייה ולבעיות אפילו אם רוכב האופנוע היה רוכב מיומן וכן שהחישוקים והצמיגים הלא מתאימים גרמו לאופנוע לא מאוזן והפנה בנקודה זו לעמוד 8 לחוות דעתו לתמונות בהן תיעד את העיוותים אשר נגרמו לצמיגים.

בחקירתו הנגדית העיד דורי שמעבר לבדיקות שביצע, לא ביצע בדיקות אחרות לאופנוע מאחר והבוחן אסר עליו לפרק חלקים. לכן, גם לא יכול היה לברר האם נפח המנוע שונה, למרות שעלה בו חשד כאשר ראה את המדבקה שהודבקה על האופנוע וזאת, למרות שבתיקים אחרים המאשימה אישרה לוודא נתון זה. דורי אישר שיש חלקים של האופנוע שפחות מסוכן להחליפם אך הסביר שלא במקרה הזה בו הוחלפו חלקים "שהם בטיחותיים לאופנוע" לרבות מערכות הבלימה ובורג בקליפר שלא מיועד כלל לרכבים מאחר ויש לסוג זה של בורג "נטייה להיפתח במהלך ויברציות". דורי

העיד שבשל הליקויים במערכת הבלימה יכול להיות שמערכת הבלמים תיתפס לאחר ניסיון בלימה ובשל החישוקים הלא תואמים תהיה אחיזת כביש מסוכנת ויגרם חוסר יציבות. דורי נשאל לגבי הצמיגים וענה שהצמיג היה בן 9 שנים ושזהו צמיג פסול אפילו היה כל 9 השנים על המדף ולמעשה הסביר כי כל הממצאים הללו נעשו בוודאות עובר לתאונה ובכך ניתן לשלול כי נגרמו כתוצאה מהנזק אותו ספג האופנוע.

דורי נשאל לגבי הממצא של היות האופנוע בהילוך 6 והסביר כי באופנוע נדרש לעבור את כל ההילוכים על מנת להגיע לניוטרל וכי "**לא ניתן בכלל להעביר הילוכים מבלי לנדנד את האופנוע קדימה ואחורה**" כאשר הוא מונח על צידו. לאור הנזק הרב שספג האופנוע ולכך שלא ניתן היה לנדנד אותו כלל ולאור ניסיונו הרב, לא סביר שההילוך שונה בעת השינוע לאחר התאונה. לדבריו, בהילוך זה ניתן לנסוע במהירות שנעה בין 90 קמ"ש ל- 230 קמ"ש ולאחר בחינת מצב האופנוע והרכב ביחס להילוך בו נמצא האופנוע, הוא מעריך שהאופנוע נהג במהירות שלא פחותה מ- 140 קמ"ש. דורי הסביר זאת בכך שההילוך השישי אינו משמש לנהיגה איטית אלא הוא "**אובר דרייב**" שנועד לשמור על מהירות שכבר הושגה ואם האופנוע היה נוסע במהירות של 70 קמ"ש אזי האופנוע "**ירעד וירעיש, השרשרת תקפוץ ומיד צריך להוריד הילוכים נמוכים יותר ואז להריץ את האופנוע**".

דורי הסביר שהאופנוע יכול היה לנסוע במהירות של 140 קמ"ש אפילו עם הליקויים שבו.

עיקר עדות מר דורון פת - העד ערך את חוות הדעת אשר הוגשה וסומנה נ/3 וסיפר כי בעבר שימש בוחן תאונות וקצין בוחנים במשטרת ישראל (להלן: "דורון"). דורון העיד שביקר במגרש המשטרה וכן צפה בשחזור שנערך ביום 19.2.14 בזירת התאונה במעמד הנאשם.

דורון סיפר שלפני השחזור ולאחריו הוא סרק את אזור התאונה, חיפש חלקים ככלל ואת פנס החזית של האופנוע בפרט ולכן מצא חלקים רבים, אך פנס האופנוע לא נמצא. מפני שכך, הלך למגרש המשטרה ואולם גם שם הבוחן אמר שאין לו אותו. דורון ביקש לבדוק את הנזקים ולערך התאמת נזקים אך נאסר עליו להיזז את הרכב והאופנוע ממקומם ולכן ערך בדיקה חזותית במסגרתה הבין "**שהאופנוע נכנס עם הגלגל הקדמי אל מאחורי הגלגל הקדמי שמאלי של הפרטית, בין הגלגל לבין המנוע... וזה אומר שהאופנוע הגיע לקראת המגע בזווית שמתאימה למה ששרטטתי בעמ' 9 לחוות הדעת, אני מתכוון לחץ האדום ביחס לתרשים של הרכב**" (עמ' 118 משורה 9). דורון הסביר שאם הרכב הגיע מהכיוון אותו סימן הבוחן, אז הרכב היה מיושר לכיוון צפון ביישור מלא או כמעט מלא וכי ניתן לראות שהחלק החיצוני של הגלגל הקדמי השמאלי נותר ללא פגיעה לרבות הטסה העשויה מחומר רך, בעוד שבחלק הפנימי הג'אנט, העשוי יציקה חזקה, התעוות בצורה משמעותית ונוצרו שברים. דורון אומר שהבוחן הסביר זאת בפגיעה על ידי הבולם ואולם, הוא חולק על כך לאור חולשתו של הבולם וכן לאור העובדה שהבולם נותר שלם. לשיטתו, גלגל הרכב נותר ללא אוויר מהפגיעה הפנימית של האופנוע בחלק הפנימי של הג'אנט, אשר התכופף והוציא את האוויר מהגלגל.

דורון קבע את **נקודת ההתנגשות הראשונית** במקום בו היה פנס החזית, היכן שנוצר קרע בפגוש. כך נכנס האופנוע אל מאחורי הגלגל, כופף את הג'אנט, קרע את הגרמושקה של מוט ההגה, שבר את המתלה ודחף את כל מכלול הגלגל לאחור. דורון ציין שניתן לראות מעל הגרמושקה סופג זעזועים עם המדבקות שעליו ללא כל פגע.

כל הממצאים הללו, יחד עם התמונות ממצלמת האבטחה של הקיבוץ, המראות את הרכב כחצי שניה מחוץ לפריים ואז מוחזר לאחור כתוצאה מהפגיעה ומסתובב מעל 90 מעלות, והמרחק אליו הועף הרכב לאחר שניפץ את שמשת הרכב, הובילו אותו למסקנה שהרכב נסע במהירות גבוהה מאוד.

דורון היה משוכנע לחלוטין שלאופנוע לא היה פנס חזית ותמך זאת בכך שאף לא ניתן היה לחבר פנס עם החיבור אשר נמצא באופנוע אשר היה שייך לרכב מסוג רנו קנגו.

דורון נשאל מדוע הוא חולק על קביעת הבוחן באשר למקום האימפקט והסביר שגם הרכב וגם האופנוע נהדפו אחורה ואז הסתובב הרכב סיבוב ציר בזווית שמעל ל-90 מעלות ולכן, נקודת האימפקט נמצאת צפונית לחריץ והיא לא מיקום החריץ עצמו. הוא העיד כי נכח בשחזור שערך הבוחן וסימן בגיר את האימפקט ולכן ביקש לצפות בצילום מצלמת האבטחה של הקיבוץ מיום 19.2.14, על מנת לבדוק האם המיקום אותו סימן הבוחן בגיר מופיע בתוך טווח הצילום של המצלמה, אולם הסרט נתקבל כשהוא שרוף וחתוך.

בחקירתו הנגדית אישר דורון שהיו מקרים במסגרת תפקידו בהם קבע מקום אימפקט לפי סימני חריצה אך סייג זאת במגבלות וטען שבמקרה הנ"ל לא ניתן לדעת משום שהבוחן לא הרים את הרכב ומצא סימני אספלט על חלק מסוים בו. משום כך, זה יכול להיות "משהו באזור פינה קדמית שמאלית של הרכב או בגחון או חזית האופנוע".

דורון נשאל לגבי התמונות ממצלמת האבטחה של הקיבוץ אותן צירף מתוך ת/12 והסביר כי הקפיא אותן פריים אחר פריים כך שניתן לראות בבירור את הרכב נמצא בתפנית שמאלה, יוצא מהפריים לגמרי, את רוכב האופנוע במעופו, את הכניסה של הפינה האחורית ימנית של הרכב חזרה לפריים ולאחר מכן את סיבוב הרכב. לטענתו, לאחר האימפקט וכתוצאה ממנו חזר הרכב לאחור והחל בסיבוב תוך כדי הטלת רוכב האופנוע כך שרוכב האופנוע פגע בשמשה ובקורת הרכב. לשאלה באיזה חלק של גופו פגע רוכב האופנוע בשמשה לא ידע דורון לענות והסביר זאת בכך שהרוכב חבש קסדה ואין זה סביר שהספיק להסירה מרגע האימפקט ועד הפגיעה בשמשה.

דורון נשאל לגבי צורת הפגיעה של האופנוע ברכב ועמד על דעתו הפגיעה איננה בצורת י' ותמך זאת בתמונות אותן צילם מהן ניתן ללמוד על כיוון משיכת הפחים מלפנים לאחור לכל אורך הכנף והדיפה של הגלגל עד לקורה. לדידו, אין זה נזק וי של פגיעה בניצב. דורון התייחס לזווית ההטלה אותה קבע הבוחן ואמר שבמקרה זה אין מספיק נתונים בשביל לקבוע את זווית ההטלה וכי הבוחן טעה בחישוב הזווית מאחר ולא ידע מהו מוקד המצלמה דרכה חישב את הזווית.

דורון נשאל על החלקים של הרכב והאופנוע אשר מצא בזירת התאונה ביום השחזור ואמר שלא הסב את תשומת לבו של הבוחן לכך מאחר שאיננו מדבר עם הבוחן בשום שלב. באשר לשיוך החלקים לרכב ולאופנוע המעורב ענה שלא נראה לו סביר שבדיוק באותו השבוע, באותו המקום, התרחשה תאונה נוספת עם אופנוע המורכב מהחלקים מהם הורכב האופנוע המעורב בדיוק באותם הצבעים.

עיקר מוצגי ההגנה:

- ב"כ הנאשם ביקש להגיש את הודעת העד אלירן גלעד מיום 17.2.14 (נ/1) בה תיאר העד את שראה ביום התאונה בדומה לתיאור אותו מסר בבית המשפט מלבד שאז נשאל על ידי הבוחן ואמר שלא ראה ניסיון בריחה של האופנוע ולא אורות בלימה שלו.

- בנוסף הוגשו הודעות אביו של רוכב האופנוע מיום 11.2.14 (נ/4) ומיום 17.2.14 (נ/5) בה סיפר האב שבנו יצא

בבוקר לעבודה כאשר הוא תמיד חשב "שיש מישהו שבה לקחת את הבן שלי לעבודה עם הרכב של החברה שבה הוא עובד, ואני לא ידעתי שהוא נסע עם האופנוע" (נ/5 שורה 7). לדבריו, לבנו היה אופנוע לפני זה והוא שבר לו אותו אז בנו קנה את האופנוע המעורב ואמר לו שהוא ימסור אותו לחבר. לשאלת אביו מדוע קנה אותו ענה בנו שזה בדם שלו. האב סיפר לבוחן שלא רצה שבנו ירכב על האופנוע מאחר ולא היה לו רישיון וביטוח.

4. דין והכרעה:

לאחר ששמעתי את עדויות העדים שהעידו לפניי, הן במסגרת פרשת התביעה והן במסגרת פרשת ההגנה, והתרשמתי מהעדים ומהמוצגים שהוגשו לפניי, אני קובע כי בסופו של יום נותר ספק סביר בשאלת אשמתו ואחריותו של הנאשם לקרות התאונה ולהיותה נמנעת וזאת לאור האמור לעיל:

ראשית, העובדות המופיעות בכתב האישום אינן תואמות את אופן נהיגת הנאשם בכך שמציינות כי הנאשם לא ציית לתמרור עצור בעוד שברור מת/12 שהנאשם עצר עצירה מלאה. יתר על כן, עובדות כתב האישום מציינות שרוכב האופנוע האט את מהירות נסיעתו וזאת על אף שאין בנמצא עדות של עד ראייה כלשהו שראה את המנוח בולם, או את אורות הבלימה של האופנוע, ולא נמצאו כל סימני בלימה על הכביש. כל זאת, אף לדעת הבוחן אשר מצא לנכון להציע לזה מספר נימוקים חלופיים (ת/23 עמ' 5 ס' 10.4), הגם שלא חישב את מהירות נסיעת האופנוע בשום שלב. נוסף על כך, תיאור רוכב האופנוע כמסיט את האופנוע "מעט שמאלה" הינו תיאור החוטא לאמת מקום בו ההתנגשות בין הרכב לאופנוע התרחשה 1.1 מטר בתוך הנתיב הנגדי לנתיב נסיעת האופנוע. דהיינו, 1.1 מטר בתוך נתיב הנסיעה של הנאשם. סטייה לנתיב הנגדי איננה הסטה של מה בכך, וודאי שאיננה "מעט שמאלה", קל וחומר כאשר מדובר לא ברכב אלא באופנוע אשר נסע, לטענת המאשימה, במרכז הנתיב.

שנית, לאחר שמיעת כלל העדויות ועיון במוצגי התביעה על פי סדר היווצרותם הכרונולוגי, מתקבלת התמונה לפיה הבוחן המשטרתי בהגיעו למקום, גיבש תיאוריה באשר לאופן התרחשות התאונה וסיבותיה ומרגע זה לא בדק ולא חיפש גורמים אחרים או נוספים ולמעשה, ביטל באופן מוחלט תרחישים הנחזים להיות סבירים, עד שלא חישב נתונים ולא ערך שחזור מלא שיש בהם ללמד שהנאשם הוא הגורם שיכול היה למנוע את התאונה מעבר לספק הסביר. במה הדבר בא לידי ביטוי?

הבוחן ערך את לוח התצלומים ת/4 ובו תמונות 3-5 המראות את סימן החריצה, נקודת האימפקט כפי שקבע הבוחן, ליד הגלגל האחורי של הרכב בצמוד לו וזאת, למרות שגם הבוחן קבע שהאימפקט התרחש בחלק הקדמי ושלאחריו הרכב נזרק אחורה (ר' פרוטוקול עמ' 62 שורה 9). משמע, לא סביר שההתנגשות קרתה בחלק הקדמי, הרכב ינוע אחורה ונקודת הפגיעה תראה ליד החלק האחורי. בנוסף, למרות שהבוחן סימן פעמיים את נקודת האימפקט על הכביש, עדיין לא ניתן לדעת האם נקודת האימפקט נצפית בתוך הפריים של המצלמה ולא ניתן לשלול שבנקודה זו, החלק האחורי של הרכב לא היה נצפה בהתאמה לצילום אשר תיעד את הרכב יוצא מהפריים לגמרי (בניגוד גמור לאמור בסיכומיו של ב"כ המאשימה - א"א). לבד מכך, הבוחן בזירת התאונה סבור שהאופנוע פגע ברכב בניצב לגלגל הקדמי וזאת על אף שבתמונה 10 לא נחזה נזק לג'אנט מצידו החיצוני ולאומים. הסבריו להיעדר נזק זה לא נרשמו בדו"ח המסכם ולמעשה, לא ניתן לדעת מהיכן למד זאת. אף סטיית האופנוע 1.1 מטר לתוך הנתיב הנגדי, ללא סימני בלימה איננה מעוררת תהיות אצל הבוחן והוא לא שולח את האופנוע או את הצמיג לבדיקה. בדיעבד אנו יודעים מחוות דעתו של מר רובינשטיין (נ/2) שהאופנוע איננו בטיחותי וכן שהצמיג אשר שימש את האופנוע היה ישן מאוד ובעל עיוותים. אציין כי חוות דעת זו מקובלת עליי, רובינשטיין נחקר והעיד באופן מהימן ועדותו לא נסתרה.

רשמתי לפניי את הערת הבוחן כי התאמת הנזקים שערך ביום התאונה איננה מדויקת אך מצאתי לנכון להפנות לתמונות 23-25 המתעדות את התאמת הנזקים, בזווית הנחזית להיות 90 מעלות בין הרכב לאופנוע, שכאמור, מוסכם על כולם שהיא לא רלוונטית ושונה לגמרי מהזווית בהתאמות האחרות. עם זאת, על אף שהתאמת הנזקים השתנתה וכך גם זווית ההשקה, הבוחן המשיך עם ההנחה הבסיסית לגבי מיקום האופנוע והרכב בצומת (ת/16, ת/18, ת/22) הנחה אותה קיבל לאחר התאמת הנזקים שאיננה רלוונטית. מיקום הרכב והאופנוע בצומת לא השתנה בהתאם להתאמות הנזקים המאוחרות וכשהוא מיושם יחד איתן הוא איננו נראה סביר.

שלישית, התאמת הנזקים במגרש (ת/11) ולאחריה במקום התאונה (ת/18)- כאמור, הבוחן ערך התאמת נזקים נוספת במגרש המשטרתי ביום 16.2.14 שהוא לדבריו המדויק ביותר מאחר והזיז את כלי הרכב המעורבים בעזרת מלגזה. מבחינה חזותית (מאחר ולא נמדדו - עמ' 63 שורה 11) של הזווית בתמונות 3-8, הזווית אינה זהה בכל התמונות ואילו זאת המצולמת בתמונה 6 תואמת את ממצאי מומחה ההגנה מר פת בחוות דעתו בעמ' 9. לא למותר לציין כי תמונה 12 בלוח התצלומים הנ"ל תומכת בחוות דעתו של פת לעניין נקודת האימפקט ולאופן גרימת הנזק ומתעדת את הנזק אשר נגרם לג'אנט הפנימי של הרכב לרבות חלקי האופנוע הנמצאים בצד הפנימי של הגלגל. נדמה שכמעט מיותר לומר שזוויות יש למדוד ולתעד באופן מדויק על מנת שניתן יהיה לשחזר ולחשב את התרחשות התאונה ועם זאת, לא מצא לנכון לעשות זאת הבוחן עת הודה שעשה את התאמת הנזקים "לפי העין" (עמ' 64 משורה 27) ובכך למעשה, מנע הפרכת תיאוריות חלופיות.

רביעית, טוען ב"כ הנאשם שלא ניתן ללמוד על שדה הראיה של הנאשם מהניסוי השלישי שערך הבוחן מאחר והנאשם היה מודע להימצאות האופנוע המדמה בעת הניסוי. טענה זו אין בידי לקבל מאחר ונקבע לא מעט על ידי בתי המשפט (ורק לאחרונה בת"ד 14-06-1545 מ"י נ' דאו [ניתן ביום 6.9.17]) כי הנאשם מצפה להופעת אופנוע כפי שהיה צריך לצפות מדי יום ביומו בעת נהיגתו. זוהי משמעותה של הצומת ושל תמרור העצור בכניסה אליה - העצירה והציפייה להימצאותו של רכב/ אופנוע/ משאית/ רוכב אופניים/ הולך רגל או כל משתמש דרך אחר. כאמור, בנקודה זו, דוחה אני את טענת ההגנה לעניין משקל הניסוי. יחד עם זאת, אינני מעניק משקל לניסוי שדה הראיה שנערך וזו מסיבה שונה לגמרי.

הניסוי נוסה בבירור בעת זריחת השמש (ת/15) ובזמן שלאחריה, בעוד שהנאשם סיפר שבעת התאונה עוד לא זרחה השמש והיו דמדומים. עצם האמירה כי הניסוי נעשה באותה השעה בה אירעה התאונה אין בה ולו כלום, כאשר מדובר בפער של שמונה ימים ממועד התאונה ועד מועד הניסוי, בנקודה כה זניחה מבחינת אורכה ביום, אך כה חשובה לעניין שדה הראיה. מספר דקות מוקדם יותר או מאוחר יותר הן כל מה שנדרש על מנת לגרום סינוור ישיר בזריחה, כמו גם בשקיעה, ואין 06:40 ביום אחד כ- 06:40 בשבוע שלאחר מכן כפי שאף ניתן להיווכח בבירור מת/15. הבוחן לא בדק מה הייתה שעת הזריחה במועד התאונה או במועד הניסוי, ועל כן, לא ניתן לקבוע כל ממצא שכזה. מה שברור הוא שתנאי הניסוי אינם תנאי התאונה כפי שנחזו דרך מצלמת האבטחה של הקיבוץ. דהיינו, דרך הגורם האובייקטיבי ביותר, הוא נקודת הייחוס.

חמישית, ניכר שלכל הפחות חסרים לבוחן נתונים אותם לא חישב דוגמת מהירות נסיעת הרכב, מהירות נסיעת האופנוע, הצבעה ושחזור של מיקום העדים גלעד ואסולין כאשר ראו את האופנוע או תחקור האדם שניגש אל רוכב האופנוע ושוחח עימו לאחר התאונה בטרם נפטר מפצעיו. לעניין מהירות נסיעת האופנוע טען שלא נמצא ממצא בזירת התאונה, אולם אישר שלא בדק ולא צילם את האופנוע ואת ההילוך בו היה לא בזירת התאונה טרם גרירתו ולא במגרש המשטרתי. מחדל זה, הוא אשר מונע הפרכת חוות דעתם של מומחי ההגנה בנקודה זו.

במקרה החמור יותר, נדמה שהבוחן טעה בחישוביו עת לא ידע מהי האנרגיה אשר נספגה בשמשת הרכב כתוצאה מפגיעת הרכב, עובדה שיש בה כדי להשפיע על מהירות הפגיעה. כמו כן, הבוחן לא הראה כיצד למד את זווית ההטלה על פי סרטון האבטחה, ובניגוד לאמור בספרות מקצועית בה מחושבת זווית הטלה שונה (על פי דבריו). אף הזווית אותה חישב על פי הסרטון כוללת בתוכה פגיעה בשמשת הרכב בעוד שהבוחן העיד שחישב אותה מנקודת האימפקט. אין לשכוח שלא נקודת הפגיעה בשמשה ולא נקודת האימפקט נצפו בסרטון האבטחה ולכן, לא ניתן לדעת האם הזווית שחושבה אכן נכונה.

כאמור, היעדרם של נתונים רלוונטיים מזה, ונתונים רלוונטיים שגויים מזה, אינם מאפשרים לקבוע את אשמתו של הנאשם מעבור לספק סביר (לעניין זה ר' עפ"ת 16948-11-15 **צידיקר נ' מ"י** [ניתן ביום 17.12.15]).

שישית, עדויות עדי הראיה ועקביותם - מר גלעד העיד שראה את האופנוע מהבהב באורות ולעניין זה היה אמין בעיני הבוחן ולמרות זאת, לא ביקש מהעד להשתתף בשחזור או לערוך הצבעה על מנת שתתקבל תמונה שלמה ומדויקת ככל הניתן. יוזכר כי זוהי הנקודה היחידה בה עדותו של עד זה הייתה עקבית בעוד שביתר הפרטים עדותו בפניי הייתה שונה מזו שמסר מיד לאחר התאונה הן לעניין בלימת האופנוע והן לעניין ניסיון בריחה של האופנוע. כמו כן, העד שלל לחלוטין נקודת פגיעה בנתיב הנגדי לנתיב נסיעת האופנוע עובדה שנסתרה בבירור הן על ידי הבוחן והן על ידי מר פת. בנוסף, העד העיד שלא ראה את האופנוע לשמאלו כאשר היה זה הוא בקו העצירה בצומת וזאת, אף על פי שלפי חישובי הבוחן את מהירות הפגיעה המקסימלית (71 קמ"ש), האופנוע היה אמור להיות אז במרחק של 138 מטר מהצומת (חלפו 7 שניות מאז שיצא הרכב הצבאי ועד ההתנגשות). דהיינו, בתוך שדה הראייה של מר גלעד, שוב, לפי הניסוי שערך הבוחן. אך כאמור, האופנוע לא היה.

מר אסולין לעומת זאת מסר בעדותו לפניי עדות כבושה באופן שתיאר עקיפה כפולה על ידי האופנוע טרם התאונה ממשי בסמיכות לצומת עובדה שלא בא זכרה בעדותו בפני הבוחן. אולם, העד הסביר שאולי לא הסביר עצמו טוב לבוחן ואולי הבוחן לא הבינו כמו שצריך וכי בכל מקרה ענה לפי מה ששאל הבוחן. תשובה זו יש בה קצת יותר מקורטוב המעיד כי הבוחן "ננעל" על תיאוריה אחת, ולא תר אחר עובדות שיהיו בהן כדי להפריך אותה ולהצביע על תרחישים אחרים. ניהול החקירה באופן שכזה איננו מאפשר כיום לקבוע ממצאים באשר למיקום האופנוע עובר לתאונה ויכולת הנאשם להבחין בו בשדה הראייה. בכל מקרה, מקום בו לא נתבקש בית המשפט להכריז על העד כעד עוין לעניין זה, לא נתבקש לקבל את הודעתו חלף עדותו בפניי ועדותו זו לא נסתרה, אלא להיפך, ב"כ המאשימה מבקש בסיכומיו לתת לה את מלוא המשקל, הרי שאני מקבל את עדותו של אסולין ואף יותר מזה, סבורני שתרחיש בו עקף האופנוע 2 רכבים, במהירות גבוהה, בסמוך לצומת, ומשום כך לא נצפה על ידי הנאשם בעת עצירתו בקו העצירה הינו תרחיש סביר ולמצער, **תרחיש שלא ניתן לשלול אותו**. הנאשם עצמו טען שלא ראה את האופנוע ושהוא "**לא היה שם**", אך לא ידע להסביר כיצד פתאום הגיע. יתר על כן, הנאשם לא טען שלא היו רכבים בכביש כלל, כפי שטוען ב"כ המאשימה בסיכומיו, אלא טען שהיה פנוי. מכאן, **אפשרי** שבעת עצירתו היה האופנוע מאחורי הרכבים, ואילו כאשר יצא הנאשם, היה האופנוע במהלך עקיפה או מיד בסיומה. אמנם לא נוכל לדעת זאת בוודאות, אולם וודאי שתרחיש זה אפשרי באופן שלכל הפחות מקים ספק סביר.

בנקודה זו, אני מוצא להפנות לטענת ההגנה של הנאשם בראשית ההליך, בה נטען לרשלנות רוכב האופנוע בגין היותו בלתי מורשה ונסיעה באופנוע לא תקין ומסיק, שטענה זו נטענה אך משום שעניין העקיפה לא הוזכר בהודעת אסולין בפני הבוחן. לו היה הבוחן מנסה לדלות את כל המידע, ולא רק את המידע אשר התיישב עם התאוריה שלו, אזי שטענות הגנה אלו היו נטענות עוד קודם וניתן היה לבררן לאשורן עוד במהלך חקירת התאונה, לרבות בעריכת ניסוי שדה ראיה

שביעית, מהירות נסיעת האופנוע ונהיגתו עובר לתאונה - **כלל העדים** העידו כי האופנוע נסע במהירות גבוהה ואסולין אף העיד שעקף אותו כשהוא עצמו נסע 80 קמ"ש על אף קו הפרדה רציף. לכך אוסיף את ממצאיו של רובינשטיין, שמצא את האופנוע בהילוך שישי, הילוך שנועד לשמר מהירות גבוהה שכבר הושגה (90-230 קמ"ש), וכן את הערכותיהם של רובינשטיין ופת לעניין מהירות נסיעה של לא פחות מ - 140 קמ"ש, בהתבסס על ניסיונם ועל חומרת הנזק. גם הבוחן עצמו תיאר את הבולמים כשבורים והניח שהבולמים נשברים במהירות גבוהה, לעומת מהירות נמוכה בה הבולמים רק מתעקמים. כל אלו מובילים למסקנה שחישוב מהירות הפגיעה של הבוחן איננה נכונה. יוזכר כי הבוחן לא מצא סימני בלימה, ולכן הניח שמהירות הנסיעה הייתה לא רחוקה ממהירות הפגיעה שחישב. אמנם אין זו הדרך לחשב מהירות נסיעה ועם זאת, כאשר נלקחת בחשבון נהיגת הרוכב בהיותו בלתי מורשה, באופנוע המורכב מחלקים שונים, כאשר אביו כבר שבר לו אופנוע קודם, אך הוא קנה אחד נוסף מאחר "שזה בדם שלו", והעדויות שעקף שני רכבים במהירות שמעל 80 קמ"ש, הרי שכל הנסיבות האלה מתיישבות עם נהיגה במהירות גבוהה בטרם אירעה ההתנגשות. מה גם, שבדרך זו ניתן להסביר את היעדר סימני הבלימה, שהרי אולי חשש הרוכב מהתהפכות, אם היה בולם בלימת חירום תוך כדי נסיעה במהירות גבוהה. מנגד, נהיגת הנאשם, כפי שתועדה בת/12 התאפיינה בעצירות מלאות ומתן זכות קדימה הן בכביש המערכת והן בצומת אפיקים.

שמינית, במקום התאונה לא נמצא פנס האופנוע ואף לא במגרש המשטרה, ואין די בהנחה שהיה פנס אך הוא נשבר כתוצאה מהתאונה, בעת שאפילו לא ניתן להצביע על שברים שכאלה (לעניין זה ר' ת"ד 1545-06-14 מ"י נ' דאו בו התרחשה תאונה דומה ופנס האופנוע היה מוטל ליד האופנוע בעודו דולק). המומחים רובינשטיין ופת העידו שלא ניתן היה לחבר פנס במצבו של האופנוע עובר לתאונה וחוות דעת אלו לא נסתרו. יתרה מכך, נמצאו חלקי רכב ואופנוע בשק בשדה פתוח סמוך לזירת התאונה כשבוע לאחר שהתרחשה על ידי מר פת באופן המקיים ספק שלא כל חלקי כלי הרכב נבדקו ותועדו כפי שצריך (נספח א' לנ/3, תמונות 15-22). האופנוע לא נבדק כלל על ידי הבוחן או מומחה אחר מטעם המאשימה בניסיון לאמת את נפח המנוע או השינויים שנעשו באופנוע או להוכיח שהתאונה לא נגרמה כתוצאה מכשל באופנוע.

לאור האמור, כל נימוק בפני עצמו, וודאי שנוכחות כולם יחדיו, מקים ספק לעניין אחריותו של הנאשם לגרימת התאונה, באופן שבית המשפט לא יכול לקבוע כממצא היכן היו הרכב והאופנוע בעת ההתנגשות, האם עובר להתנגשות יכול היה הנאשם לראות את רוכב האופנוע והאם רוכב האופנוע ראה את הרכב, הבהב לו, האט או אפילו מהי הסיבה בגינה סטה שמאלה לתוך הנתיב הנגדי לנתיב נסיעתו. מספק זה זכאי הנאשם ליהנות.

לפני סיום אעיר, שלא מקובלת עליי טענת ב"כ המאשימה בסיכומיו שמאחר ולא עלה בידי הנאשם לספק הסבר לפשר התנהגותו, הרי שיש להרשיעו בעבירות המיוחסות לו. אזכיר לב"כ המאשימה שנטל ההוכחה מוטל על כתפי התביעה ומוטב שטענה זו לא הייתה נטענת.

כפי שנכתב ברע"פ 7468/07 לוקשינסקי נ' מ"י (ניתן ביום 19.3.12):

"בהיעדר ראיות אחרות, אזי תחשיבים פשוטים יחסית יכולים היו לסייע בגיבוש עמדה וקביעת ממצאים בעניין זה...ברם תחשיבים כאלו לא נעשו. זה היה תפקידה של התביעה, שעליה הנטל להוכיח את אשמתו של הנאשם מעבר לספק סביר (סעיף 34כב(א) לחוק העונשין), שהרי העובדה שהתרחשה תאונה קטלנית לא די בה כשלעצמה כדי ללמד שמי ששרד אותה - התרשל".

מובן כי תאונה זו היא טרגדיה בגינה קיפח את חייו צעיר בדמי ימיו ויש להצר עליה. עם זאת, אין באמור להוות תחליף להוכחה נדרשת ברמה הפלילית, מעל לכל ספק סביר, וזאת, לא הצליחה המאשימה להוכיח בפניי. התוצאה היא שאני מזכה את הנאשם מהעבירות המיוחסות לו בכתב האישום.

המוצגים אשר הוגשו במהלך שמיעת הראיות מוחזרים אל ב"כ המאשימה.

זכות ערעור כחוק תוך 45 ימים לבית המשפט המחוזי בנצרת.

ניתנה היום, י' טבת תשע"ח, 28 דצמבר 2017, במעמד הצדדים